



TRANSPORTE para un nuevo siglo

*Informe para los residentes del Condado de Miami-Dade
Verano del 2006. Número 9*



EN ESTE EJEMPLAR...

Objetivo de la Oficina para la Organización Metropolitana de Planificación.....2

Miembros de la Junta de Directores.....2

Planificación del transporte para las zonas:

- Sur.....3

- Oeste.....4

- Central.....5

- Norte.....6

- Noroeste.....6

- Distrito Comercial Central y de la Playa.....8

Participe.....8

Publicado por la Organización Metropolitana de Planificación (MPO, sus siglas en inglés), el organismo de planificación del transporte del Condado de Miami-Dade.

Objetivo de la Organización Metropolitana de Planificación

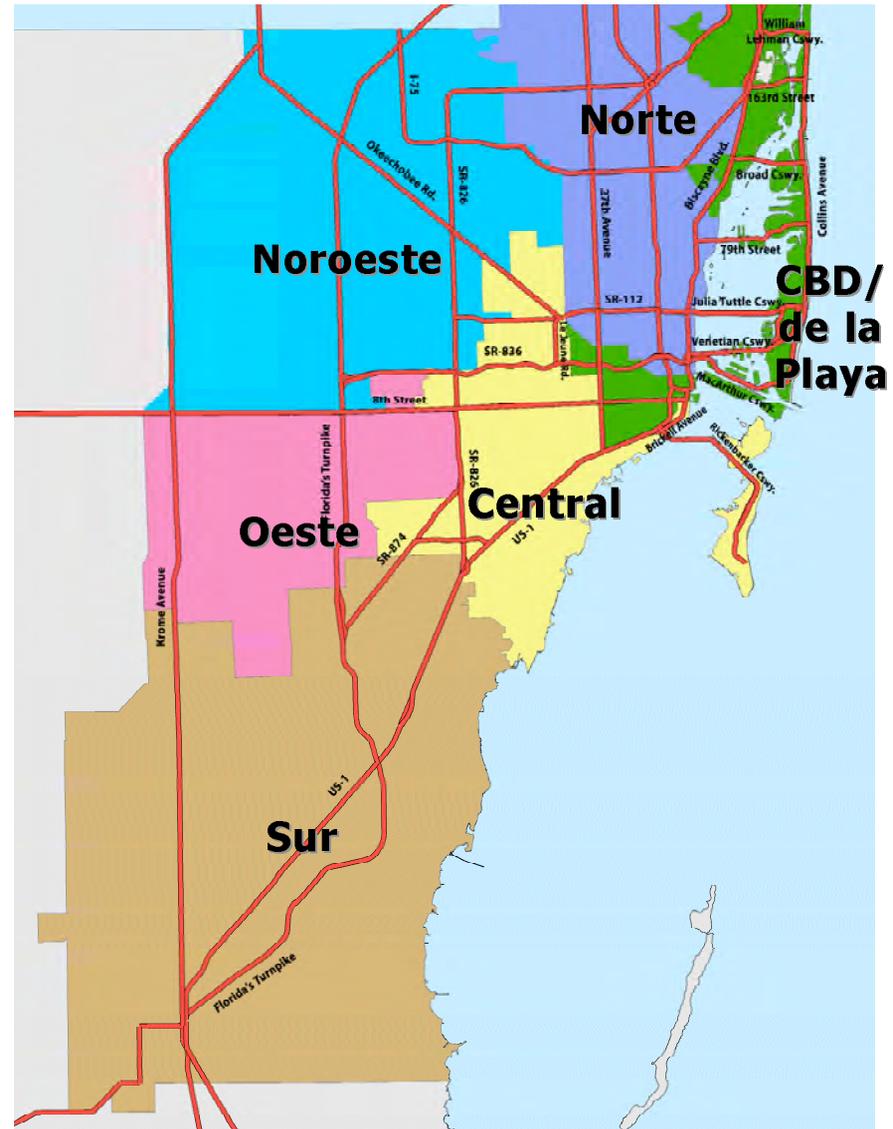
¡Bienvenidos a la novena edición de Transporte para un nuevo siglo! Este es el informe anual de la Organización Metropolitana de Planificación de Miami-Dade (MPO, sus siglas en inglés) acerca de los programas de transporte para los residentes del Condado de Miami-Dade. El objetivo principal del MPO es planificar de manera eficaz e integrada el establecimiento de la infraestructura y de los servicios de transporte del Condado de Miami-Dade, así como garantizar la participación ciudadana en el proceso de planificación.

En los últimos años, el Condado de Miami-Dade ha crecido rápidamente y disminuido su tasa de movilidad. Por lo tanto, es necesario llevar a cabo un proceso minucioso de planificación del transporte para establecer estrategias que alivien la congestión vehicular causada por este crecimiento. En el informe de este año, se hace hincapié en los proyectos más importantes que se están estudiando o que ya están en curso en las seis zonas de planificación del transporte (TPA, sus siglas en inglés). El mapa adjunto muestra dichas zonas: Norte; Sur; Central; Oeste; Noroeste; y Distrito Comercial Central/de la Playa (CBD, sus siglas en inglés). Además, como resultado del Plan de Transporte del Pueblo (PTP), aprobado en el 2002, se están realizando otras obras en el condado, entre ellas:

- ♦ Un mejor servicio de autobuses;
- ♦ la repavimentación de vías públicas;
- ♦ la mejora del sistema de semáforos; y
- ♦ la mejora de los cruces escolares.

Conforme al programa de subvenciones municipales de la MPO, varios municipios han recibido fondos para completar estudios y proyectos de transporte que mejorarán en gran medida sus sistemas de transporte, para beneficio de residentes y visitantes por igual.

La MPO ha trabajado estrechamente con organismos de transporte, como el Distrito VI del Departamento de Transporte de la Florida (FDOT, sus siglas en inglés); el Departamento de Transporte de Miami-Dade (MDT, sus siglas en inglés); Turnpike Enterprise de la Florida (FTE, sus siglas en inglés); la Dirección de Autopistas de Miami-Dade (MDX, sus siglas en inglés); el Departamento de Obras Públicas de Miami-Dade (PWD, sus siglas en inglés); el Aeropuerto Internacional de Miami (MIA, sus siglas en inglés) y el puerto de Miami, entre otros, para formular ideas y planes que reduzcan la congestión del tránsito. Además, junto a los condados de Broward y Palm Beach y a la Dirección de Transporte Regional del Sur de la Florida (SFRTA, sus siglas en inglés), nos estamos concentrando en los retos del transporte en el ámbito regional. Para conocer más acerca de la labor de la MPO, sírvase visitar nuestro sitio cibernético: www.miamidade.gov/mpo.



Miembros de la Junta de Directores de la Organización Metropolitana de Planificación

Joe A. Martínez, *Presidente*
Dennis C. Moss, *Vicepresidente*

Rubén D. Almaguer, *miembro sin cartera*
Bruno A. Barreiro, *Condado de Miami-Dade*
Kevin A. Burns, *Ciudad de North Miami*
José "Pepe" Díaz, *Condado de Miami-Dade*
Audrey M. Edmonson, *Condado de Miami-Dade*
Shirley M. Gibson, *Ciudad de Miami Gardens*
Carlos A. Giménez, *Condado de Miami-Dade*
Perla T. Hantman, *Junta de Escuelas Públicas de Miami-Dade*
Sally A. Heyman, *Condado de Miami-Dade*
Bárbara J. Jordan, *Condado de Miami-Dade*

William M. Kerdyk, *Liga de Ciudades de Dade*
Julio Robaina, *Ciudad de Hialeah*
Dorrian D. Rolle, *Condado de Miami-Dade*
Natacha Seijas, *Condado de Miami-Dade*
Darryl K. Sharpton, *Dirección de Autopistas de Miami-Dade*
Katy Sorenson, *Condado de Miami-Dade*
Rebeca Sosa, *Condado de Miami-Dade*
Javier D. Souto, *Condado de Miami-Dade*
Richard L. Steinberg, *Ciudad de Miami Beach*
Johnny L. Winton, *Ciudad de Miami*

Gobierno del Condado

Carlos Álvarez
Alcalde del Condado

George M. Burgess
Administrador del Condado

Dr. Carlos F. Bonzón, P.E.
Subadministrador del Condado

Miembros sin derecho a voto (Distrito VI del FDOT)

Ingeniero John Martínez

Ingeniero Gary L. Donn

Dr. José-Luis Mesa
Director de la MPO



PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PARA LA ZONA SUR

La zona sur comprende el área al sur de Kendall Drive o calle 88 del suroeste hasta el límite entre los condados de Monroe y Miami-Dade. Los municipios en la zona sur son: Homestead, Florida City, Palmetto Bay, Cutler Bay y Pinecrest. A esta zona la cruzan varios corredores importantes, entre ellos la prolongación de la carretera estatal 821 (Extensión del Turnpike hasta Homestead); South Dixie Highway o US1; Killian Parkway; Old Cutler Road y la avenida Krome. Los distritos 8 y 9 de la Comisión del Condado se encuentran en esta zona.

Mejoras a la seguridad en el Turnpike

Turnpike Enterprise de la Florida está dando respuesta al tema de la seguridad de los conductores con el cierre de la mediana. Esto será posible mediante la instalación de defensas o barreras protectoras en un tramo de 17 millas de extensión, desde el puesto de servicio Snapper Creek hasta el enlace con la US1, en Florida City. Estas medidas mejorarán considerablemente la seguridad de los automovilistas.

Extensión de la vía para autobuses del sur de Miami-Dade

El Departamento de Transporte de Miami-Dade (MDT, sus siglas en inglés) ha comenzado la extensión de la vía para autobuses del sur de Miami-Dade con 11 millas adicionales de carriles dedicados exclusivamente para los autobuses, los que se suman al tramo de 8.2 millas que actualmente va contiguo a la US1. Se prevé que este proyecto estará finalizado durante el transcurso de este año. El primer segmento de cinco millas de la extensión entró en servicio en abril del 2005. La construcción se está financiando con fondos federales y estatales.

Análisis de las alternativas para el corredor del sur de Miami-Dade

La MPO está llevando a cabo un estudio para analizar las alternativas en el corredor del sur de Miami-Dade (Enlace sur), que se extiende a lo largo de 20 millas desde la estación Dadeland South del Metrorail hasta la calle 344 del suroeste en Florida City. El propósito del estudio es elaborar una estrategia de inversión para este corredor más allá de lo planificado y programado como parte del proyecto de la vía exclusiva para autobuses del sur de Miami-Dade. En la fase de evaluación se analizaron cinco alternativas: sin construcción; mejoras menores al sistema de transporte (TSM, sus siglas en inglés); sistema ferroviario liviano (LRT, sus siglas en inglés); extensión del Metrorail (con una opción de vehículos híbridos); y establecimiento de un servicio rápido de autobuses, con el uso de los tramos que existen en la actualidad y los que se construirán en el futuro del corredor hasta Florida City. Estas alternativas para el corredor serán presentadas a la Junta de Directores del MPO a fin de seleccionar una de ellas.

Proyecto de la avenida 137 del Suroeste

El Departamento de Obras Públicas de Miami-Dade supervisa el proyecto de la avenida 137 del suroeste, desde la calle 184 hasta la calle 200 del suroeste, que en la actualidad es una vía de dos carriles. La avenida 137 del suroeste no existe al sur de la calle 200 del suroeste hasta la prolon-

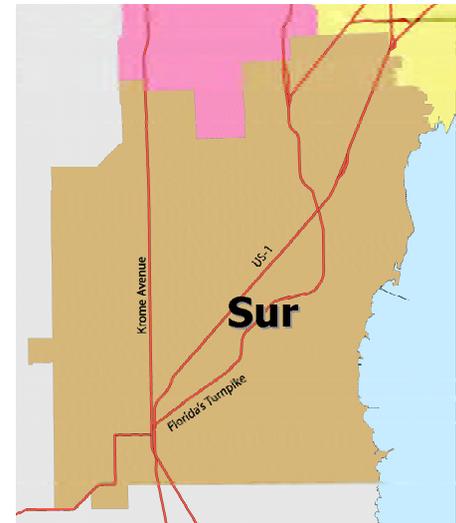
gación hacia Homestead del Turnpike de la Florida (HEFT, sus siglas en inglés). Como consecuencia, en el Plan de Transporte del Pueblo (PTP) se incluye un proyecto para construir esa vía de dos carriles. Está previsto iniciar el trabajo de ingeniería preliminar en el año 2008 y la fase de construcción en el año 2010. En el Plan de Transporte a Largo Plazo para el 2030 (LRTP, sus siglas en inglés) del MPO, esta vía se ampliará de dos a cuatro carriles todo el segmento entre la calle 184 del suroeste hasta la prolongación del Turnpike hacia Homestead.

Proyecto de la avenida Krome

Las mejoras en el corredor de la avenida Krome están a cargo del Distrito VI del Departamento de Transporte de la Florida. Este corredor se extiende desde la US1, en Florida City, hasta la US27, al sur del límite entre los condados de Miami-Dade y Broward. Por su longitud y sus características variables, el corredor se ha dividido en los tramos sur y norte. La estrategia de estudio del corredor sur ha comprendido la evaluación minuciosa de la seguridad, la movilidad y las necesidades de la comunidad, la formulación de alternativas en respuesta a esas necesidades y la evaluación de acuerdo con los requisitos del organismo regulador y los valores de la comunidad. Los retos de este estudio serán llegar a una alternativa aceptada por la ciudadanía que resuelva los temas críticos de seguridad y de capacidad del corredor, mientras se conserva la integridad ecológica del delicado ambiente circundante. En el estudio se considerarán también las consecuencias sociales, ambientales y económicas.

El sendero del sur de Dade

El sendero del sur de Dade del Departamento de Transporte de Miami-Dade se extiende paralelo a la vía exclusiva para autobuses del sur de Miami-Dade, entre la estación Dadeland South del Metrorail y la calle 264 del suroeste. El sendero pavimentado de 10 pies de ancho sirve a ciclistas, peatones y patinadores que desean llegar a su estación más rápidamente sin usar el automóvil. Actualmente, el Departamento está extendiendo el sendero del sur de Dade hasta Card Sound Road, en Florida City. Esta obra se realiza simultáneamente con la construcción del último tramo de la vía exclusiva para autobuses. Se están planeando conexiones futuras entre el sendero del sur de Dade y el sendero Black Creek, en la calle 212 del suroeste, y el sendero Biscayne-Everglades, en Homestead. El sendero del sur de Dade se conectará también con el sendero M (M-Path), situado en South Miami. De esta manera, habrá un sendero pavimentado de 30 millas continuas de extensión, que irá desde Florida City hasta el "downtown" de Miami.



Instalación de defensas protectoras en el Turnpike



Sendero del sur de Dade junto a la vía para autobuses

PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PARA LA ZONA OESTE

Esta zona comprende la sección centro oeste del Condado de Miami-Dade, al norte de Kendall Drive o calle 88 del suroeste, al sur de Tamiami Trail o calle 8 del suroeste, al este de la avenida Krome y al oeste de la avenida 76 del suroeste. Los municipios de esta zona son: Coral Gables, South Miami y West Miami. A esta zona la cruzan varios corredores importantes como la carretera estatal 826 o autopista del Palmetto, la carretera estatal 874 o autopista de Don Shula, la prolongación del Turnpike de la Florida hacia Homestead y la avenida Krome. Esta área comprende los distritos 10 y 11 de la Comisión del Condado.



Proyecto para la prolongación de la SR-836

La Dirección de Autopistas de Miami-Dade (MDX, sus siglas en inglés) ha finalizado la primera fase de los proyectos de prolongación de este corredor, que crean una nueva conexión con rumbo oeste hasta la prolongación sur del Turnpike de la Florida (HEFT, sus siglas en inglés) hacia Homestead. Este proyecto mejoró la conexión al acceso a la avenida 107 del noroeste, así como los accesos hacia el sur y el norte del Turnpike. La segunda fase de estas mejoras que se encuentran en construcción, incluye la prolongación de este corredor desde el Turnpike hasta la avenida 137, además de la construcción de seis carriles en la avenida 137, desde la calle 12 del noroeste hasta la calle 8 del suroeste. El nuevo segmento de cuatro carriles de la carretera estatal 836 permitirá el acceso directo desde la autopista hasta las pujantes comunidades residenciales e industriales de la zona oeste de Miami-Dade. Este nuevo segmento será el primer proyecto “con cobro de peaje en carretera abierta” dentro del sistema de MDX que incorpora el cobro electrónico del peaje. La tercera y última fase de esta prolongación, que comenzó en noviembre del 2005, proveerá mejoras adicionales desde la avenida 87 del noroeste hasta la avenida 107 del noroeste. Estas incluirán un puesto de peaje para ambos sentidos de circulación, que aprovechará al máximo los carriles rápidos del SunPass a fin de facilitar el flujo vehicular. Estos dos proyectos estarán concluidos en la primavera del 2007.

más importantes de la región, con paradas en el parque empresarial Blue Lagoon, la autopista del Palmetto y las proximidades de la FIU y del Turnpike. Además, permite también las transferencias directas en el MIC a los sistemas del Tri-Rail, Amtrak, Metrorail y Metrobús. Se calcula que el proyecto costará \$1.380 millones y se finalizará en 2014, aproximadamente.

Análisis de las alternativas para el corredor de Kendall

La MPO ha comenzado un estudio para el análisis de las alternativas para el corredor de Kendall, conocido también como el estudio del enlace de Kendall. Los límites de este corredor son: al norte, la carretera estatal 836; al sur, la calle 152 del suroeste; al este, la US1; y hacia el oeste, la avenida 157 del suroeste. El estudio del enlace de Kendall es un análisis de alternativas con el que se propone considerar una serie de mejoras al transporte recomendadas para corto, mediano y largo plazo, con hincapié en alternativas para el transporte rápido en la zona de Kendall. El equipo del estudio está informando al público sobre el proyecto y dándole la oportunidad de presentar ideas y sugerencias en relación con las mejoras al transporte que debieran considerarse en la zona de Kendall.

Proyecto de la avenida 107 del SW

Con el fin de dar respuesta a las necesidades actuales y futuras de este corredor, el Distrito VI del FDOT ha iniciado un estudio para el desarrollo e impacto ambiental de posibles mejoras al mismo. El proyecto tiene una extensión de 0,5 millas, desde la calle 8 del suroeste o Tamiami Trail hasta la calle West Flagler. La estrategia para este proyecto comprenderá la evaluación de la seguridad, la movilidad, las operaciones y las necesidades de la comunidad, la presentación de alternativas en respuesta a esas necesidades y la evaluación de éstas de acuerdo con los requisitos estatales y federales. Como parte de este estudio, se llevará a cabo un programa integral de participación pública, que comprenderá reuniones formales e informales con el público en general, los organismos del gobierno, los funcionarios electos y otras partes interesadas. El proyecto se encuentra en las primeras etapas de su preparación. El objetivo del estudio consiste en suministrar información documentada sobre el medio ambiente e ingeniería, así como los análisis necesarios para que el FDOT y la Administración Federal de Carreteras (FHWA, sus siglas en inglés) decidan sobre el tipo, el diseño conceptual y la localización de las obras necesarias en el corredor. Se prevee que llevará prácticamente un año culminar esta fase.

Cobro de peaje en carretera abierta

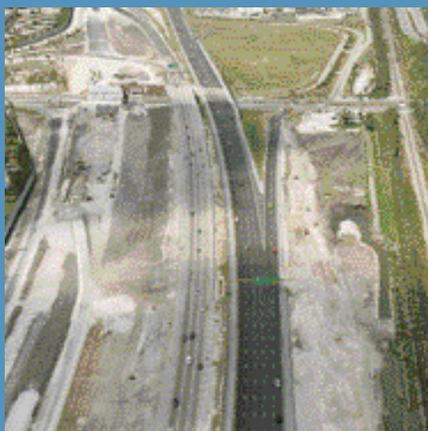
El proyecto de prolongación antes mencionado será el primer segmento “con cobro de peaje en carretera abierta” dentro del sistema de MDX que incorpore el cobro electrónico del peaje. Esto eliminará los peajes tradicionales y permitirá el cobro electrónico de peaje sólo en la vía con rumbo oeste. Se mejorará la vía actual y se diseñará el proyecto a fin de ajustarse a las mejoras propuestas para el enlace de las carreteras estatales 826 y 836 que está en el proceso de diseño del Distrito VI del Departamento de Transporte de la Florida. Estas nuevas obras se inaugurarán en el año 2007.

Corredor del este al oeste

La línea del Metrorail que va del este al oeste, del Departamento de Transporte de Miami-Dade, es un proyecto con una extensión de 10,1 millas que comienza en el campus del parque universitario de la Universidad Internacional de la Florida (FIU) y va hacia el este a lo largo de la carretera estatal 836 hasta el Centro Intermodal de Miami (MIC, sus siglas en inglés). La línea propuesta conecta a algunos de los generadores económicos



Futuro vagón del Metrorail



Construcción del proyecto de prolongación de la SR-836



PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PARA LA ZONA CENTRAL

Esta zona comprende el área al este de la avenida 76 del suroeste, al sur de la calle 30 del suroeste, al oeste de la avenida 37 del noroeste y al norte de la calle 136 del suroeste. Los municipios en esta zona son: South Miami, Miami Springs, Key Biscayne, Pinecrest, Virginia Gardens y Medley. Esta zona también incluye secciones de los siguientes municipios: la Ciudad de Miami; Hialeah; y Coral Gables. A esta zona la cruzan varios corredores importantes como la carretera estatal 826 o autopista del Palmetto, la carretera estatal 836 o Dolphin Expressway, la US1 o South Dixie Highway, Okeechobee Road, la calle 8 del suroeste o Tamiami Trail, la calle Flagler, Le Jeune Road y el Rickenbacker Causeway. Comprende los distritos 6 y 7 de la Comisión del Condado.

El puerto de Miami

El año pasado, el puerto de Miami recibió de la Guardia Costera de los Estados Unidos la notificación del cumplimiento de su plan de seguridad. Este considerable logro responde a las normas de seguridad emitidas más recientemente para los puertos marítimos. A pesar de los retos inherentes a los requisitos de su ubicación, el Puerto continúa en la búsqueda de adquirir un área para el establecimiento de un centro intermodal. El mismo, es sumamente necesario para el almacenamiento y transferencia de los contenedores fuera del puerto. Esto también permitiría para que el Puerto aproveche al máximo su capacidad de volumen mediante la reducción de la cantidad de contenedores vacíos almacenados en el mismo. Además, se está considerando mejorar un acceso ferroviario para el movimiento de entrada y salida de los contenedores del puerto. Otro proyecto importante es la segunda fase del dragado del puerto, el cual profundizará el canal sur hasta los 42 pies. Este proyecto es fundamental para que el puerto pueda suministrar acceso a las grandes embarcaciones de carga que existen hoy en día. Esta profundidad estará acorde con los requisitos de calado profundo de estas embarcaciones y permitirá al Puerto seguir siendo competitivo con los principales puertos del mundo. Como parte de su Plan Maestro de Desarrollo para el 2020, se están construyendo dos nuevas terminales para cruceros (las terminales D y E). Simultáneamente, se construirán garajes de estacionamiento para las dos terminales. Estos nuevos garajes darán cabida a la demanda de estacionamiento impuesta por las embarcaciones enormes que actualmente hacen escala en el Puerto.

Aeropuerto Internacional de Miami

Debido al aumento del tráfico de pasajeros y una dinámica campaña de difusión pública, el Aeropuerto Internacional de Miami (MIA) se está ubicando en una posición que le permite maximizar sus capacidades y buscar nuevas áreas de crecimiento. En el 2005, el número de pasajeros creció por segundo año consecutivo y alcanzó 31 millones de viajeros, lo que representó un incremento de casi el 3% en relación con la cifra del año anterior. Este último año, MIA lanzó una gran campaña de difusión pública denominada "I Fly MIA", dirigida a atraer más usuarios mediante el ofrecimiento de nuevas tarifas económicas. Por otra parte, el Departamento de Aviación de Miami-Dade (MDAD, sus siglas en inglés) lanzó también una creativa campaña de incentivos y programas de arrendamientos que recompensa a las aerolíneas existentes por ofrecer más vuelos desde MIA, así como a aquellas que piensan establecerse en el área. Con esa política, la operación en el aeropuerto se hace más equitativa para las aerolíneas actuales y más atractivas para las aerolíneas económicas, además de que se garantiza una fuente de ingresos para el aeropuerto. A finales del 2005 y en el 2006, la terminal central comenzó a mostrar un aspecto moderno, con mucha luz. Se han establecido nuevas tiendas de marcas de renombre, así como de concesion-

arios locales. Por otra parte, las obras en la terminal sur, que comprende la explanada H actual y la futura explanada J, siguieron avanzando hacia su finalización, la cual está proyectada para comienzos del 2007. Finalmente, se puso en funcionamiento un nuevo estacionamiento para usuarios de teléfonos celulares que esperan la llegada de pasajeros pero que no desean estacionarse. Los usuarios del estacionamiento, ubicado en la calle 31 del noroeste y Le Jeune Road, pueden permanecer en el durante 30 minutos sin pagar tarifa.

Centro Intermodal de Miami

El Centro Intermodal de Miami (MIC, sus siglas en inglés) del Distrito VI del FDOT cumplirá funciones similares a la Estación Central de la ciudad de Nueva York y a otros establecimientos plurimodales de las principales ciudades del mundo. Gracias al MIC, los usuarios de varios sistemas de transporte, como son: los trenes, los autobuses, los taxis, los automóviles de alquiler, los automóviles particulares y las bicicletas podrán hacer prácticas transferencias sin peligro alguno. El MIC también absorberá gran parte del tránsito vehicular que actualmente congestiona las vías de la terminal de MIA y aumentará la capacidad operativa a lo largo de las aceras adyacentes a los terminales del aeropuerto. En el 2009 se inaugurarán partes del MIC.

Transportador automático de personas de MIA (MIA Mover)

El MIA Mover será un sistema elevado de funcionamiento automático para el transporte de pasajeros, que será administrado por el MDAD. El MIA Mover ofrecerá un medio conveniente y confiable para el transporte de pasajeros entre la estación central en MIA y el MIC. Los usuarios tendrán acceso, en el MIC, a un centro fusionado para el alquiler de automóviles y a otras modalidades de transporte, como el Tri-Rail y el Metrorail. En marzo del 2002, el Condado aprobó el alineamiento actual del MIA Mover en MIA. Se prevee que el MIA Mover comenzará a dar servicio a los pasajeros a finales del 2008.

Corredor para transporte no motorizado del río Miami

El plan de acción del corredor para transporte no motorizado del río Miami ofrece un marco conceptual para la construcción del corredor del río Miami. Ese plan contiene medidas específicas para poner en marcha obras que van desde el desarrollo comercial y residencial hasta la conservación de parques y áreas abiertas y la creación de actividades y programas recreativos. La instauración del plan resultará en un sistema lineal de parques que sigue el curso del río, desde su desembocadura, en el "downtown" de Miami, hasta la avenida 40 del noroeste, cerca de MIA. Finalmente, el corredor para transporte no motorizado incluirá sendas con jardinería ornamental, obras en las calles, iluminación, asientos, señalización, carteles indicadores de sitios históricos y otros servicios a lo largo del corredor del río.



Embarcaciones de carga y cruceros en el puerto de Miami



Moderna torre de control en el Terminal Sur del Aeropuerto Internacional de Miami

PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PARA LA ZONA NORTE

Esta zona comprende la parte del Condado de Miami-Dade al sur del límite entre los condados de Broward y Miami-Dade, al este de las avenidas 52 y 37 del noroeste (conectadas por Gratigny Parkway), al norte del "NW North River Drive" o "MacArthur Causeway" y al oeste de la bahía de Biscayne. Los municipios de la zona norte son: Miami Gardens, Opa-Locka, Biscayne Park, Ciudad de Miami, North Miami, Miami Shores y El Portal. A la zona la cruzan varios corredores importantes, entre ellos la I-95, el Turnpike de la Florida, las carreteras estatales: 826 (autopista del Palmetto), 9 (avenida 27), 934 (calle 79) y la 112 (Expreso del Aeropuerto), además de la US1 o Biscayne Boulevard, la I-195 o Julia Tuttle Causeway, el Venetian Causeway y la I-395 o MacArthur Causeway. Comprende los distritos 1, 2 y 3 de la Comisión del Condado.



Centro Intermodal de Golden Glades

Se ha propuesto que el Centro Intermodal de Golden Glades del Distrito VI del FDOT se haga posible mediante un acuerdo entre los sectores público y privado. El centro servirá de enlace regional de transporte para el Tri-Rail, el sistema de transporte público de Miami-Dade, el de transporte público del Condado de Broward y el programa de viajes compartidos en camionetas del sur de la Florida, de la MPO. Por otra parte, se han programado más de \$40 millones de fondos federales, estatales y locales para este proyecto. El Centro ofrecerá una amplia gama de servicios para los pasajeros.

Prolongación desde el Centro Intermodal de Miami hasta Earlington Heights

La prolongación del Metrorail desde el Centro Intermodal de Miami (MIC, sus siglas en inglés) hasta Earlington Heights se extenderá a lo largo de 2.6 millas. El proyecto comprende una estación en el MIC, que será el punto de transferencia central para usuarios del Metrorail, Metrobús, Tri-Rail, Amtrak y de servicios fletados de transporte. La financiación permitirá que este proyecto se coordine con la finalización del MIA Mover, sistema automático de transporte de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Miami. El MIA Mover permitirá que los pasajeros de MIA hagan conexión con el Metrorail. Se calcula que el proyecto costará \$340 millones y que se finalizará en el 2010.

Corredor Norte del Metrorail

El corredor norte del Departamento de Transporte de Miami-Dade comprende un proyecto ferroviario de alta capacidad, con un recorrido de 9.5 millas y siete estaciones, cuya terminal más al norte estará en la calle 215 del noroeste (County Line Road) y la avenida 27 del noroeste. La terminal más al sur estará ubicada en la actual estación Dr. Martin Luther King, Jr. del Metrorail. Se prevé que las siete estaciones del Metrorail estarán ubicadas en: el centro comercial de Northside; la Ciudad de Opa-Locka; el campus norte del Miami-Dade College; la carretera estatal 826 o autopista del Palmetto; la calle 183 del noroeste en el Centro Comercial de Carol City; la Calle 199 del noroeste en el estadio "Dolphin" y la prolongación del Turnpike de la Florida hacia Homestead. Se ha contemplado la futura construcción de una estación en el cruce de la calle 103 del noroeste y la avenida 27 del noroeste. Se calcula que el proyecto costará \$843 millones y que se finalizará en el 2012.

Programa de obras en el corredor de doble vía (Proyecto del segmento 5)

El Proyecto del segmento 5, de una longitud aproximada de 43.4 millas, fue el segmento del Programa de obras en el corredor de doble vía del TriRail que costó prácticamente \$333.8 millones. El Proyecto del segmento 5 comprendió la instalación de una segunda vía principal a lo largo de 43.4 millas, además de la modernización de los sistemas de semáforos, la construcción de once puentes nuevos, el reemplazo

de cuatro puentes, la rehabilitación de nueve puentes en doce cruces de canales, la modificación y renovación de once estaciones, la adquisición de cinco locomotoras y dos cabinas, así como mejoras a 70 cruces de carreteras, con barreras de cierre completo. Gracias a la finalización tan esperada del proyecto del segmento 5, que ocurrió en marzo pasado, quienes se trasladan a diario al trabajo tienen más opciones de transporte: más trenes, menor espera entre servicios, menos tiempo de viaje de un extremo al otro y mayor flexibilidad. Como resultado, la Dirección de Transporte Regional del Sur de la Florida (SFRTA, sus siglas en inglés) ha ampliado la frecuencia de servicio del TriRail de 30 a 40 trenes por día, lo cual representa un aumento del 33% en el servicio durante la semana. En la actualidad, sólo resta finalizar las obras en dos millas de doble vía del Programa de obras en el corredor de doble vía en el puente New River, en Fort Lauderdale. Se prevé la finalización de las dos millas restantes para comienzos del 2007.

Muros bloqueadores del ruido en el Turnpike

El Turnpike Enterprise de la Florida (FTE, sus siglas en inglés) está colocando muros bloqueadores del ruido en algunos sectores de su sistema de autopista para beneficio de los residentes de las zonas afectadas. La construcción de estos muros que actúan como barreras contra ruidos, con un costo de \$5.9 millones, se completó a lo largo de las zonas residenciales que van desde el enlace del Turnpike y la I-95, en Golden Glades, hasta Miami-Gardens Drive. Esos muros son parte de la primera fase de un proyecto para reemplazar el puesto de peaje en Golden Glades. Por otra parte, el Turnpike cambiará la ubicación de la zona de concentración de camiones en tándem, del puesto de peaje donde se encuentra en la actualidad a la zona de concentración de la construcción en la I-95.

Plan maestro para la vía ecológica de Snake Creek

El Departamento de Parques y Recreo del Condado de Miami-Dade, junto al MPO, ha iniciado la planificación y el estudio de viabilidad de una senda para ciclistas de Snake Creek. El propósito del estudio es evaluar el desarrollo de un sendero para transporte no motorizado y un parque lineal a lo largo del canal Snake Creek, desde el noreste de Miami Gardens Drive hasta el Turnpike de la Florida. Las oportunidades estratégicas para la vía ecológica comprenden conexiones con los parques regionales de Greynolds y la zona recreativa estatal del río Oleta. Estas oportunidades incluyen: mejoras a; paso subterráneo actual para bicicletas y peatones en la I-95, la integración del parque lineal con los planes de reestructuración del campo de golf de la isla Williams y mejoras de carácter estético al derecho de vía, actualmente subutilizado. El presupuesto propuesto para el diseño y la construcción es de aproximadamente \$8 millones.



Paredes contra el ruido en el puesto de peaje del Turnpike en Golden Glades



Construcción de doble vía para el TriRail



PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PARA LA ZONA NOROESTE

Esta zona comprende la parte del Condado de Miami-Dade al oeste de la avenida 52 del noroeste y al norte de la calle 8 del suroeste (Tamiami Trail) y la carretera estatal 836 (Dolphin Expressway). Los municipios en el área del noroeste son: Doral, Hialeah, Hialeah Gardens, Sweetwater, Miami Lakes y Medley. A esta zona la recorren varios corredores importantes, entre ellos la carretera estatal 826 (autopista del Palmetto), la I-75, Okeechobee Road, la calle 8 del suroeste (Tamiami Trail) y la avenida Krome. Comprende los distritos 12 y 13 de la Comisión del Condado.

Túnel de Okeechobee Road debajo de las vías del Tren de la Costa Este de la Florida

El Distrito VI del FDOT comenzó la construcción de la sección de Okeechobee Road que irá debajo de las vías del tren de la Costa Este de la Florida. Se trata de la última etapa de una serie de proyectos de reconstrucción diseñados para agregar carriles y mejorar el acceso a Okeechobee Road entre Le Jeune Road al este y la autopista del Palmetto al oeste. El proyecto comprende obras para ampliar y bajar el nivel de Okeechobee Road en Hialeah, al este de la avenida 12 del oeste hasta la calle 19 del oeste, debajo del cruce del tren de la Costa Este de la Florida. Esto eliminará el cruce a nivel, con lo cual se aliviará considerablemente la congestión del tránsito que se produce cuando los trenes cruzan Okeechobee Road. El proyecto, cuya culminación se prevee en la primavera del 2007, comprende también la instalación de nuevos desagües, alumbrado público y la construcción de calzadas peatonales.

Línea rápida de autobuses del noroeste de Miami-Dade y del suroeste de Broward

Gracias al Plan de Transporte del Pueblo (PTP), la línea 175 (Northwest Dade Express) presta un servicio rápido de primer nivel con paradas limitadas. Esta ruta tiene una frecuencia de 20 minutos durante las horas de mayor congestión de lunes a viernes. Esta ruta hace uso de la I-75 y la carretera estatal 826 (autopista del Palmetto), desde la zona del centro comercial Pembroke Lakes, en el suroeste de Broward, hasta la estación Palmetto del Metrorail, en Miami-Dade. El servicio comenzó en agosto del 2005 con autobuses de mayor capacidad y ofrece un algunas paradas en Pembroke Pines y la zona noroeste del Condado de Miami-Dade. Si desea mayor información sobre horarios y tarifas, puede llamar al Departamento de Transporte de Miami-Dade por el 305-770-3131 o visitar la página web: www.miamidade.gov/transit.

Carretera Estatal 826 o autopista del Palmetto

Obras en el enlace de "South River Drive", "Okeechobee Road" y la calle 74 del noroeste

El FDOT continúa su proyecto de expansión de esta autopista con dos millas de mejoras, desde la calle 58 del noroeste hasta la calle 103 del noroeste. Estas mejoras incluyen: la construcción de un carril adicional en cada dirección, la reconstrucción de los puentes existentes, la construcción de dos puentes que comunicarán South River Drive y Okeechobee Road; la construcción de una rampa elevada que conectará a Okeechobee Road rumbo oeste con la carretera estatal 826 rumbo sur, la construcción de un puente en la carretera estatal 825 sobre South River Drive, la construcción de las rampas de ingreso y de salida, la reconstrucción de las salidas de Okeechobee Road y South River Drive rumbo norte, la construcción de

muros contra el ruido, ampliación de la calle 74 del noroeste para aumentar la capacidad de virajes a la izquierda y por último, la ampliación de Okeechobee Road y South River Drive a lo largo de un cuarto de milla al este y al oeste de la carretera estatal 826, a fin de mejorar la circulación vehicular. Se prevee la conclusión de estas obras en el otoño del 2006.

Obras en el enlace de la calle 154 del noroeste

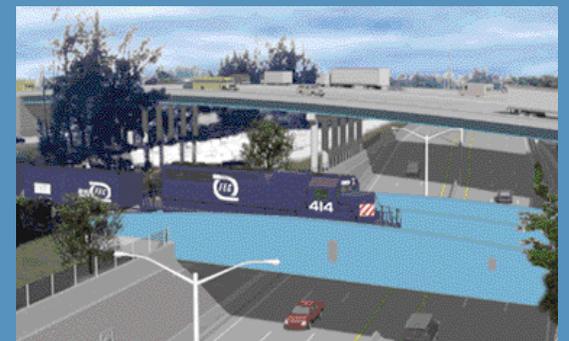
Este proyecto comprende las siguientes obras: ensanchar la calle 154 del noroeste, a fin de ofrecer dos carriles de viraje a la izquierda en las rampas de la carretera estatal 826 rumbo norte y sur; ensanchar la calle 154 del noroeste, a fin de permitir un carril de viraje exclusivo a la derecha hacia la 77 Court del noroeste; ensanchar los puentes existentes sobre el canal, para dar cabida las vías más amplias; ensanchar la rampa de entrada a la carretera estatal 826 rumbo sur, para dar cabida a dos carriles dobles para virajes a la izquierda; reducir la vía a un carril antes de la entrada a la carretera estatal 826; ensanchar la rampa de salida de esta vía con rumbo sur hacia la calle 154 del noroeste para ofrecer dos carriles de salida; reconfigurar el carril de la rampa de salida de esta vía con rumbo sur hacia la calle 154 del noroeste rumbo este, a fin de dar cabida a la nueva alineación propuesta; presentar planes para el diseño del paisaje y del riego y, por último, modernizar la iluminación y el sistema de semáforos que hay en la actualidad.

Miami Gardens Drive

La evaluación de las condiciones del tránsito en Miami Gardens Drive, que fue realizada por el FDOT en el 2004, puso de manifiesto que la demanda vehicular está superando la capacidad de esta vía en la mayor parte de sus zonas. Como consecuencia, este proyecto propone ampliar la vía de cuatro a seis carriles, desde el oeste de la avenida 87 del noroeste hasta la avenida 57 del noroeste. Además, otras mejoras programadas en este corredor incluyen la coordinación de los semáforos y trazado de señales en el pavimento, así como la construcción de aceras continuas y de mejoras al paisaje a lo largo del corredor. Se prevee que las obras de construcción comenzarán en el 2009.

Construcción del enlace del Turnpike y modernización del puesto de peaje

El Turnpike Enterprise de la Florida (FTE, sus siglas en inglés) está reconstruyendo el puesto de peaje de Okeechobee en su prolongación hacia Homestead, de modo que incluya carriles rápidos que mejorarán la seguridad y la velocidad de los vehículos que pasan por el puesto. El FTE también construirá un nuevo enlace a la altura de la calle 74 del noroeste. Ese enlace mejorará el acceso entre esta vía y las instalaciones cercanas del sistema de transporte público, y a la vez, ayudará a aliviar las congestiones de tránsito en la zona.



Esquema del túnel de Okeechobee Road



Línea 175 (Northwest Dade Express)

PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PARA LA ZONA DEL DISTRITO COMERCIAL CENTRAL Y DE LA PLAYA

Esta zona comprende las islas litorales a lo largo de la bahía de Biscayne, partes del noreste del Condado de Miami-Dade y el distrito comercial central de Miami. Los municipios de esta zona son: Miami Beach, North Bay Village, Aventura, Golden Beach, Surfside, Bal Harbour, Indian Creek Village y Bay Harbor Islands. Esta zona también incluye sectores de los siguientes municipios: Ciudad de Miami, North Miami, North Miami Beach, Biscayne Park y Miami Shores. Esta zona es singular, porque la cruzan siete vías que comunican la tierra firme con la zona de playas. Comprende los distritos 4 y 5 de la Comisión del Condado.

BayLink

La Organización Metropolitana de Planificación ha analizado el proyecto Baylink que consiste en la implementación de un sistema de trenes livianos que irían desde el “downtown” de Miami hasta Miami Beach. En Miami Beach, la alineación comprende dos líneas circulares. La primera línea consiste de una sola vía, la cual es compartida con los vehículos que transitan por la misma. Esta, entra a la ciudad de Miami Beach por la calle 5, giraría al norte en la avenida Washington, iría hacia el oeste por la calle 17, giraría al sur en Alton Road e iría al oeste nuevamente por MacArthur Causeway. La otra línea circular consiste de un servicio local hacia el norte por Alton Road hasta Lincoln Road, donde giraría al oeste para entrar en West Avenue y continuaría hacia el norte hasta Dade Boulevard.

Embellecimiento de Biscayne Boulevard

En septiembre del 2005, el Distrito VI del FDOT comenzó la construcción en Biscayne Boulevard, desde la calle 37 del noreste hasta la calle 67 del noreste, con el fin de aumentar la seguridad de los peatones y de los conductores, así como para darle un mejor aspecto a este corredor. El proyecto comprende una reconstrucción total, lo que incluirá instalación de nuevos desagües, construcción de nuevas vías públicas, aceras, iluminación decorativa, jardinería ornamental, señalización y trazado de señales en el pavimento. El público se beneficiará de diferentes maneras, ya que habrá: mayor seguridad al reducir al mínimo las inundaciones en las vías públicas; mejor acceso vehicular y peatonal; mejor seguridad por la actualización del sistema de semáforos y la iluminación; y mejor aspecto, con un nuevo diseño paisajístico. Se pre-

vee la finalización del proyecto a comienzos del 2007.

Estudio de una vía ecológica para peatones y ciclistas en Sunny Isles

La MPO está llevando a cabo un estudio que comprende la propuesta de un puente de bajo nivel para cruzar North Bay Road con una vía ecológica para peatones y ciclistas sobre un canal de 100 pies de ancho, desde la calle 172 a la 174. Este estudio es el resultado del Plan maestro de la ciudad para desviar el tránsito de peatones, bicicletas y vehículos de emergencia de la carretera estatal AIA (Avenida Collins).

Sendero del Atlántico en Miami Beach

La Ciudad de Miami Beach está planeando la creación de una serie de proyectos de vías ecológicas, para ciclistas y peatones conocidos como la Red de Vías Ecológicas del Atlántico. La Red está compuesta por dos sistemas principales de senderos. El corredor de la playa se extenderá a lo largo del sistema de dunas y los senderos vecinales conectarán el sector este con el oeste y el sector norte con el sur, en los vecindarios de las zonas del sur, del centro y del norte. Además, se construirán proyectos individuales para crear una red continua de senderos para medios de transporte alternos, que también mejorará la comunidad. Las obras tienen por objeto respaldar el transporte plurimodal, vincular los destinos de ciclistas y peatones, aumentar la seguridad de peatones y ciclistas, mejorar la conexión de la red de senderos, eliminar las barreras que evitan el desplazamiento en bicicleta y crear futuras sendas para ciclistas.



Sendero a lo largo de la playa en Miami Beach

Participe en la MPO

Háganos saber su parecer

Nombre: _____
 Dirección: _____
 Ciudad, estado, código postal: _____
 Teléfono: _____
 Dirección de correo electrónico: _____

¡Gracias por su tiempo!

Envíe a:
 MPO
 Stephen P. Clark Center
 111 NW 1st Street, Suite 910
 Miami, FL 33128

Envíelo por fax a:
 305.375.4950

Escribanos un mensaje electrónico a:
 mpo@miamidade.gov

Visite nuestro sitio en la Web:
 www.miamidade.gov/mpo

Este documento ha sido publicado gracias al trabajo conjunto de la Organización Metropolitana de Planificación y del Centro Metropolitano de la Universidad Internacional de la Florida. Agradecemos a todos los organismos por su cooperación y asistencia.

Integrantes del equipo del proyecto: Elizabeth Rockwell, Vanessa Brito, Dario González, Anthony Villaverde y Mauro Ponce.



¡Comuníquese con la MPO! Tel: 305.375.4507 fax: 305.375.4950 correo electrónico: mpo@miamidade.gov